

32002R2320

2002 12 30

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 355/1

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 2320/2002****2002 m. gruodžio 16 d.****nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles****(tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į 2001 m. spalio 16 d. Transporto tarybos išvadas, ypač į jų 9 pastraipą,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje <sup>(3)</sup> nustatytos tvarkos ir atsižvelgdami į 2002 m. lapkričio 15 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

Kadangi

(1) 2001 m. rugsėjo 11 d. Niujorke ir Vašingtone įvykdyta nusikalstama veikla rodo, kad terorizmas yra viena iš didžiausių grėsmių demokratijos ir laisvės idealams bei taikos vertybėms, sudarančioms Europos Sąjungos pagrindą.

(2) Europos bendrijoje būtina užtikrinti nuolatinį piliečių saugumą ir užkirsti kelią neteisėtiems veiksams civilinės aviacijos srityje.

<sup>(1)</sup> OL C 51 E, 2002 2 26, p. 221.<sup>(2)</sup> OL C 48, 2002 2 21, p. 70.<sup>(3)</sup> 2001 m. lapkričio 29 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2002 m. sausio 28 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 113 E, 2002 5 14, p. 17) ir 2002 m. gegužės 14 d. Europos Parlamento sprendimas (dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje). 2002 m. gruodžio 5 d. Europos Parlamento sprendimas ir 2002 m. gruodžio 9 d. Tarybos sprendimas.

(3) Nepažeidžiant valstybių narių nacionalinio saugumo taisyklių ir taikant priemones, kurių reikia imtis pagal Europos Sąjungos sutarties VI dalį, šio tikslo reikia siekti priimant tam tikras oro transporto politikos srities nuostatas, nustatančias bendrus pagrindinius standartus, kurių pagrindą sudaro Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) 30 dokumentas. Komisijai reikia suteikti vykdomuosius įgaliojimus priimti susijusias išsamias įgyvendinimo priemones. Siekiant išvengti neteisėtos veiklos, tam tikros šios priemonės turi būti slaptos ir neskelbiamos.

(4) Šis reglamentas gerbia pagrindines teises ir nepažeidžia pripažintų principų, ypač įtvirtintųjų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

(5) Skirtingų tipų civilinės aviacijos veiklos rūšims nebūtinai kyla vienoda grėsmė. Todėl detalios įgyvendinimo priemonės būtina tinkamai pritaikyti, atsižvelgiant į ypatingas kiekvienos veiklos rūšies aplinkybes ir į jų jautrumą tam tikroms priemonėms.

(6) Mažuose oro uostuose gali būti netikslinga taikyti bendruosius pagrindinius standartus arba jų įgyvendinimas gali būti neįmanomas dėl objektyvių praktinių priežasčių. Tokiu atveju atitinkamoms valstybių narių valdžios institucijoms reikia sudaryti galimybę taikyti alternatyvias priemones, užtikrinančias reikiamą saugumo laipsnį. Komisija turi išnagrinėti, ar objektyvios praktinės priežastys pateisina tas priemones ir ar jos yra reikiamo saugumo laipsnio.

(7) Minimalūs civilinės aviacijos saugumo užtikrinimo standartai pateikti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytoje Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijoje (Čikagos konvencija).

(8) Siekiant įgyvendinti šio reglamento tikslus, kiekviena valstybė narė turi priimti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą, taip pat atitinkamas kokybės kontrolės bei mokymo programas.

(9) Atsižvelgiant į nacionaliniu lygmeniu saugumo priemones įgyvendinančių subjektų įvairovę, būtina, kad kiek-

viena valstybė narė paskirtų atitinkamą valdžios instituciją, atsakingą už aviacijos saugumo programų įgyvendinimo koordinavimą ir priežiūrą.

- (10) Valstybėms narėms reikia suteikti galimybę taikyti griežtesnes priemones.
- (11) Saugumo priemonių priežiūrai įgyvendinti reikia nacionaliniu lygmeniu suformuoti tam tikras kokybės kontrolės sistemas ir įsteigti priežiūros organizaciją, kurios veiklą priežiūrėto Komisija tam, kad būtų galima patikrinti kiekvienos nacionalinės sistemos efektyvumą.
- (12) Šio reglamento taikymui užtikrinti būtinas priemones reikia priimti pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(1)</sup>.
- (13) 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystė ir Jungtinė Karalystė Londone paskelbė abiejų šalių užsienio reikalų ministrų bendrą deklaraciją dėl platesnio bendradarbiavimo eksploatuojant Gibraltaro oro uostą; deklaracijoje įtvirtinti susitarimai dar tik turės būti įgyvendinti.
- (14) Kadangi valstybės narės negali tinkamai pasiekti siūlomų veiksmų tikslų, t. y. priimti reikiamas oro transporto saugumo politikos nuostatas ir jas taikyti, ir kadangi tuos tikslus galima sėkmingiau įgyvendinti Bendrijos lygmeniu, nes šio reglamento taikymo sritis apima visą Europą, Bendrija gali priimti priemonių pagal Sutarties 5 straipsnyje pateiktą subsidarumo principą. Pagal tame straipsnyje pateiktą proporcingumo principą šis reglamentas apsiriboja tuo, kad nustato bendruosius pagrindinius standartus, reikalingus aviacijos saugumo tikslams pasiekti, o jo taikymo sritis neapima platesnių tikslų nei nurodytasis,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

### 1 straipsnis

#### Tikslai

1. Pagrindinis šio reglamento tikslas – pateikti ir įgyvendinti tinkamas Bendrijos priemones, siekiant užkirsti kelią neteisėtai veikai prieš civilinę aviaciją.
2. Papildomas šio reglamento tikslas – sukurti pagrindą vienodai interpretuoti su šiais klausimais susijusias Čikagos konvencijos, ypač jos 17 priedo, nuostatas.

<sup>(1)</sup> OL L 184, 1999 1 17, p. 23.

3. 1 ir 2 dalyse nurodytų tikslų bus siekiama šiomis priemonėmis:

- a) nustatant bendrus pagrindinius aviacijos saugumo priemonių standartus;
- b) sukuriant tam tikrus priemonių laikymosi monitoringo mechanizmus.

### 2 straipsnis

#### Apibrėžimai

Šiame reglamente:

1. „Oro uostas“ – tai bet kuri valstybės narės vieta, atvira komercinei oro transporto veiklai;
2. „Čikagos konvencija“ – tai 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija ir jos priedai;
3. „Aviacijos saugumas“ – tai priemonių bei žmogiškųjų ir gamtinių išteklių derinys, skirtas apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtos veiklos.

### 3 straipsnis

#### Taikymo sritis

1. Šiame reglamente pateiktos priemonės taikomos visiems tų valstybių narių teritorijose esantiems oro uostams, kurioms taikoma Sutartis.
2. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia tam tikrų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisiinių nuostatų, susijusių su ginču dėl teritorijos, kurioje yra tas oro uostas, suverenumo.
3. Šio reglamento nuostatų taikymas Gibraltaro oro uostui laikinai sustabdomas iki 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų bendroje deklaracijoje priimtų susitarimų įsigaliojimo. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės informuos Tarybą apie tų susitarimų įsigaliojimo datą.

### 4 straipsnis

#### Bendrieji standartai

1. Aviacijos saugumo priemonių bendrieji pagrindiniai standartai pagrįsti Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) 30 dokumento nuostatomis ir pateikti priede.

2. Šių bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo ir techninio pritaikymo būtinosios priemonės priimanos 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, tinkamai atsižvelgiant į skirtingas eksploataavimo rūšis ir į priemonių jautrumą, susijusį su:

- a) įrangos eksploataciniais kriterijais ir išbandymais priėmimo metu;
- b) išsamiais procedūromis, susijusiomis su slapta informacija;
- c) išsamiais atleidimo nuo reikalavimo taikyti saugumo priemonės kriterijais.

3. Vietinės rizikos įvertinimo pagrindu, jeigu šio reglamento priede pateiktos saugumo priemonės būtų neproporcingos arba jeigu jų negalima taikyti dėl objektyvių praktinių priežasčių, atitinkama valstybės narės valdžios institucija gali patvirtinti nacionalines saugumo taisykles, kurios užtikrintų tinkamą saugumo laipsnį tuose oro uostuose:

- a) kur vidutinis metinis komercinių skrydžių skaičius yra 2 skrydžiai per dieną; arba
- b) kur atliekami tik bendrosios aviacijos skrydžiai; arba
- c) kur komercinė veikla leidžiama vien tik orlaiviais, kurių maksimali pakilimo masė (MTOW) yra mažesnė kaip 10 tonų arba kurie turi mažiau kaip 20 vietų;

atsižvelgiant į atitinkamą šių mažų oro uostų specifiką.

Suinteresuotoji valstybė narė informuoja Komisiją apie tas priemones.

4. Komisija aiškinasi, ar priemonės, kurias valstybė narė patvirtino pagal 3 dalies nuostatas, galima pateisinti objektyvių praktinių priežasčių egzistavimu ir ar tos priemonės užtikrina reikiamą saugumo laipsnį. Jei priemonės neatitinka šių kriterijų, Komisija priima sprendimą 9 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka; tokiu atveju valstybė narė tas priemones atšaukia arba jas pritaiko.

#### 5 straipsnis

### Nacionalinė civilinės aviacijos saugumo programa

1. Per 3 mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo kiekviena valstybė narė patvirtina savo nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą, siekdama užtikrinti 4 straipsnio 1 dalyje minėtų bendrųjų pagrindinių standartų ir iki tose priemonėse nurodytos datos pagal 4 straipsnio 2 dalies nuostatas priimtų priemonių taikymą.

2. Nežiūrint į tai, kad kiekvienoje valstybėje narėje aviacijos saugumu gali rūpintis viena ar daugiau institucijų, kiekviena valstybė narė įgalioja atitinkamą valdžios instituciją koordinuoti jos nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą ir vykdyti jos monitoringą.

3. Siekdama užtikrinti nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos veiksmingumą, per 6 mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo kiekviena valstybė narė prašo savo įgaliojamą valdžios instituciją užtikrinti, kad būtų parengta ir įgyvendinta nacionalinė civilinės aviacijos saugumo įgyvendinimo kokybės kontrolės programa.

4. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad jos oro uostai ir oro transporto bendrovės, teikiančios paslaugas iš įsisteigimo valstybės, patvirtintų ir vykdytų oro uostų ir oro transporto bendrovių saugumo programas, sudarytas pagal jos pačios nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus. Tas programos tvirtina įgaliojanti valdžios institucija, kuri atlieka ir jų įgyvendinimo monitoringą.

5. Kiekviena valstybė narė reikalauja iš įgaliosios valdžios institucijos užtikrinti, kad būtų parengta ir įgyvendinta nacionalinė civilinės aviacijos saugumo mokymo programa.

#### 6 straipsnis

### Griežtesnės priemonės

Valstybės narės, nepažeisdamos Bendrijos teisės aktų gali taikyti griežtesnes priemones nei nustatytosios šiame reglamente. Pradėjusios jas taikyti, valstybės narės kaip įmanoma greičiau informuoja Komisiją apie tų priemonių pobūdį.

#### 7 straipsnis

### Reikalavimų laikymosi monitoringas

1. Tos nacionalinės civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programos, kurią turės įgyvendinti valstybės narės, specifikacijos priimanos 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka. Programa turi būti pagrįsta geriausios praktikos pavyzdžiais bei užtikrinti galimybę greitai aptikti trūkumus ir juos ištaisyti. Kiekvienoje programoje turi būti numatyta 5 straipsnio 2 dalyje nurodytos įgaliosios valdžios institucijos pareiga reguliariai rengti valstybėje narėje esančių oro uostų auditą. Auditas atliekamas pagal bendrą metodiką, jį atlieka bendrųjų kriterijų reikalavimus atitinkančią kvalifikaciją turintys auditoriai.

2. Praėjus 6 mėnesiams nuo šio reglamento įsigaliojimo, pagal 12 straipsnio nuostatas Komisija, bendradarbiaudama su 5 straipsnio 2 dalyje nurodyta įgaliojama valdžios institucija, rengia patikrinimus, įskaitant atitinkamai pasirinktų oro uostų patikrinimus, ir prižiūri, kaip valstybė narė taiko šio reglamento nuostatas. Tokių patikrinimų metu atsižvelgiama į informaciją, paimtą iš nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų, ypač iš audito ataskaitų. Šių patikrinimų organizavimo procedūros tvirtinamos 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka.

3. Pareigūnai, kuriuos Komisija įgaliojo atlikti patikrinimus pagal 2 dalies nuostatas, savo galiomis naudojami pateikę raštišką įgaliojimą, kuriame nurodytas patikrinimo dalykas ir tikslas bei jo pradžios data. Apie oro uostų patikrinimus neskelbiama. Komisija gerokai prieš patikrinimo datą apie patikrinimą informuoja suinteresuotas valstybes nares.

Suinteresuotoji valstybė narė paklūsta šiems patikrinimams ir užtikrina, kad jiems taip pat paklustų suinteresuotos institucijos ar asmenys.

4. Patikrinimų ataskaitas Komisija perduoda suinteresuotai valstybei narei, kuri per tris mėnesius nuo pranešimo dienos pateikia informaciją apie priemones, kurių ji ėmėsi, siekdama ištaisyti galimą trūkumą. Ataskaita ir 5 straipsnio 2 dalyje nurodytos valdžios institucijos atsakymas perduodamas pagal 9 straipsnio 1 dalies nuostatas įsteigtam komitetui.

#### 8 straipsnis

### Informacijos skleidimas

1. Nepažeidžiant 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Europos Tarybos reglamente (EB) Nr. 1049/2001 dėl visuomenės teisės susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais <sup>(1)</sup> įtvirtintos visuomenės teisės susipažinti su dokumentais,

- a) 4 straipsnio 2 dalyje minėtos priemonės, susijusios su
- i) įrangos eksploataciniais kriterijais ir išbandymais priėmimo metu;
  - ii) išsamiais procedūromis, susijusiomis su slapta informacija;
  - iii) išsamiais atleidimo nuo reikalavimo taikyti saugumo priemonės kriterijais;

<sup>(1)</sup> OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

b) 7 straipsnio 1 dalyje minėtos specifikacijos; ir

c) 7 straipsnio 4 dalyje minėtos patikrinimų ataskaitos ir valstybių narių atsakymai,

yra slapta informacija ir neskelbiama. Šią informaciją galima pateikti tik 5 straipsnio 2 dalyje minėtoms valdžios institucijoms, kurios perduoda ją tik suinteresuotoms šalims (jei joms tą informaciją reikia žinoti) pagal slaptos informacijos platinimą reglamentuojančių nacionalinių taisyklių nuostatas.

2. Valstybės narės pagal galiojančių teisės aktų nuostatas kaip įmanoma geriau užtikrina informacijos, susijusios su patikrinimų ataskaitomis ir valstybių narių atsakymais, konfidencialumą, jei ta informacija susijusi su kitomis valstybėmis narėmis.

3. Jei valstybėms narėms arba Komisijai neaišku, ar patikrinimų ataskaitas ir atsakymus galima atskleisti, jos konsultuojasi su suinteresuota valstybe nare.

#### 9 straipsnis

### Komitetas

1. Komisijai padeda iš valstybių narių atstovų sudarytas komitetas, kuriam pirmininkauja Komisijos atstovas.

2. Nuoroda į šią dalį reiškia, kad taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsnių nuostatos atitinkamai pagal 8 straipsnyje pateiktas sąlygas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra vienas mėnuo.

3. Nuoroda į šią dalį reiškia, kad taikomos Sprendimo 1999/468/EB 6 ir 7 straipsnių nuostatos atitinkamai 8 straipsnyje pateiktomis sąlygomis.

4. Komitetas pats nustato savo darbo tvarkos taisykles.

#### 10 straipsnis

### Trečiosios šalys

Nepažeidžiant valstybių narių pareigos tinkamai įvertinti riziką ir laikytis saugumą reglamentuojančių civilinės aviacijos sutarčių nuostatų, Komisija, kuriai padeda Saugumo komitetas, kartu su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir ECAC turėtų svarstyti galimybę sukurti mechanizmus, skirtus įvertinti, ar skrydžiai iš trečiųjų šalių oro uostų atitinka pagrindinius saugumo reikalavimus.

## 11 straipsnis

**Informacijos skelbimas**

Pagal Reglamento (EB) Nr. 1049/2001 nuostatas Komisija kiekvienais metais paskelbia ataskaitą apie šio reglamento įgyvendinimą ir apie aviacijos saugumo padėtį Bendrijoje, kurioje pateikia patikrintų ataskaitų pagrindų padarytas išvadas.

## 12 straipsnis

**Nuobaudos**

Nuobaudos už šio reglamento reikalavimų pažeidimus turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

## 13 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*, išskyrus šias priedo nuostatas:

- nuostatos dėl bagažo skyriuje gabenamo bagažo tikrinimo (5.2 punktas),
- nuostatos dėl krovinių, pasiuntinių ir greitojo pašto siuntų (6 dalis), ir
- nuostatos dėl pašto (7 dalis),

kurios įsigalioja nuo 2002 m. gruodžio 31 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2002 m. gruodžio 16 d.

*Europos Parlamento vardu*  
Pirmininkas  
P. COX

*Tarybos vardu*  
Pirmininkas  
M. FISCHER BOEL

## PRIEDAS

## 1. APIBRĖŽIMAI

1. „Bagažo skyriuje gabenamas orlaivio keleivio bagažas“ – tai orlaiviu skrendančio keleivio bagažas, priimtas gabenti bagažo skyriuje.
2. „Oro uosto infrastruktūros skrydžių dalis“ (*Airside*) – tai oro uosto teritorija, kurioje vyksta judėjimas, gretimos teritorijos ir pastatai ar jų dalys.
3. „Orlaivio saugumo patikrinimas“ – orlaivio vidaus zonų, į kurias galėjo patekti keleiviai, bei bagažo skyriaus patikrinimas, siekiant aptikti draudžiamus daiktus.
4. „Orlaivio saugumo apžiūra“ – tai orlaivio vidaus ir išorės išsamus patikrinimas, siekiant aptikti draudžiamus daiktus.
5. „Asmens patikrinimas“ – asmens tapatybės ir ankstesnės patirties, įskaitant galimą kriminalinę praeitį, išsamus patikrinimas, kuris yra sudėtinė proceso dalis, sprendžiant klausimą dėl galimybės leisti asmeniui be priežiūros patekti į saugomas zonas.
6. „Rankinis bagažas“ – tai bagažas, kurį galima nešti į orlaivio saloną.
7. „Komerčinis skrydis“ – tai reguliarus arba nereguliarus skrydis arba nuomos pagrindais atliekama skrydžių veikla, kuria už tam tikrą atlygį naudojasi plačioji visuomenė arba privačios grupės.
8. „Co-Mat“ – sutrumpinimas, naudojamas kalbant apie oro transporto bendrovės medžiagas, kurios gabenamos tarp jos tinklui priklausančių punktų.
9. „Co-Mail“ – sutrumpinimas, naudojamas kalbant apie oro transporto bendrovės paštą, kuris gabenamas tarp jos tinklui priklausančių punktų.
10. „Nuolatiniai atsitiktiniai patikrinimai“ – tai per visą veiklos laikotarpį atliekami patikrinimai, kurie rengiami atsitiktinės atrankos principu.
11. „Bendroji aviacija“ – tai bet kuri reguliariai arba nereguliariai atliekama skrydžių veikla, kuri nesiūloma plačiajai visuomenei arba kuria plačioji visuomenė negali naudotis.
12. „EDS“ – sprogmenų aptikimo sistema. Tai sistema arba įvairių technologijų derinys, galintis aptikti bagaže esančias sprogstamąsias medžiagas nepriklausomai nuo medžiagos, iš kurios pagamintas bagažas, o jas aptikęs duoti pavojaus signalą.
13. „EDDS“ – sprogstamųjų įtaisų aptikimo sistema. Tai sistema arba įvairių technologijų derinys, galintis aptikti bagaže esančius sprogstamuosius įtaisus, atpažindamas vieną arba daugiau tokio bagaže esančio įtaiso komponentų nepriklausomai nuo medžiagos, iš kurios pagamintas bagažas, o juos aptikęs duoti pavojaus signalą.
14. „Bagažo skyriuje gabenamas bagažas“ – tai bagažas, skirtas gabenti orlaivio bagažo skyriuje.
15. „Žinomas siuntėjas“ –
  - a) kalbant apie krovinį – tai savo vardu krovinį pervežantis oru gabenamo turto siuntėjas, šiame priede pateiktų kriterijų pagrindu užmezgęs verslo ryšius su reguliuojamąja agentūra arba oro transporto bendrove;
  - b) kalbant apie paštą – tai savo vardu oro transportu paštą gabenantis siuntėjas, užmezgęs verslo ryšius su reguliuojamąja pašto tarnyba ar administracija.
16. „Oro uosto infrastruktūros antžeminė dalis“ (*Landside*) – oro uosto teritorijos dalis, kuri nėra oro uosto infrastruktūros skrydžių dalis ir kuriai priklauso visos visuomeninės paskirties zonos.
17. „Paštas“ – tai korespondencijos ar kitų daiktų siuntos, kurias pateikia pašto administracijos ir kurios skirtos pristatyti pašto administracijoms. Pašto tarnybą arba administraciją apibrėžia valstybės narės.
18. „Draudžiamas daiktas“ – tai daiktas, kurį galima panaudoti neteisėtiems veiksams atlikti, kuris nebuvo tinkamai deklaruotas ir kuriam nebuvo pritaikytos galiojančių įstatymų ir reglamentų nuostatos. Šių draudžiamų daiktų sąrašas pateiktas priede.

19. „PEDS“ – pirminė sprogmenų aptikimo sistema. Tai sistema arba įvairių technologijų derinys, galintis aptikti bagaže esančias sprogstamąsias medžiagas, nepriklausomai nuo medžiagos, iš kurios pagamintas bagažas, o jas aptikęs duoti pavojaus signalą.
20. „Reguliuojamoji agentūra“ – tai agentūra, ekspedicijos kontora ar kitas subjektas, plėtojantis verslą su operatoriumi ir užtikrinantis tas saugumo priemones, kurios yra priimtinos atitinkamai valdžios institucijai arba kurias ta valdžios institucija reikalauja taikyti gabenant krovinius bei pasiuntinių ir greitojo pašto siuntas (paštą ir siuntinius).
21. „Saugoma zona“ – oro uosto infrastruktūros skrydžių dalies zonos, į kurias įėjimas yra kontroliuojamas, siekiant užtikrinti civilinės aviacijos saugumą. Šioms zonoms paprastai priskiriamos, inter alia, visos keleivių išvykimo zonos nuo patikrinimo punktų iki orlaivio, rampos, bagažo rūšiavimo zonos, bagažo angai, pašto centrai ir skrydžių dalies valymo ir maitinimo patalpos.
22. „Saugumo patikrinimai“ – tai priemonės, skirtos neleisti įsinešti draudžiamų daiktų.
23. „Patikrinimas“ (screening) – techninių ar kitų priemonių, skirtų atpažinti ir (arba) aptikti draudžiamus daiktus, taikymas.
24. „Bagažo skyriuje gabenamas nelydimas bagažas“ – tai tuo orlaiviu neskrendančio keleivio bagažas, priimtas gabenti orlaivio bagažo skyriuje.
25. „Terminalas“ – tai pagrindinis pastatas ar pastatų grupė, kur atliekamas komercinių keleivių ir krovinių apdorojimas ir įlaipinimas į orlaivį.
26. „TIP“ – pavojingų daiktų atvaizdo projektacija. Tai kompiuterių programinė įranga, kurią galima įdiegti tam tikruose rentgeno mechanizmuose. Programa projektuoja virtualius pavojingų daiktų (pvz., šautuvo, peilio, improvizuoto sprogstamojo įtaiso) atvaizdus į tikrinamo lagamino tikrą rentgeno atvaizdą ir tuoj pat pateikia rentgeno mechanizmo operatoriui tam tikrą informaciją, padedančią tuos daiktus atpažinti.
27. „Pėdsakų aptikimo įranga“ – tai technologinė sistema ar įvairių technologijų derinys, galintis aptikti bagaže labai mažus sprogstamosios ar kitokios medžiagos, kurias reikia patikrinti, kiekius (1/milijardo gramo dalį).

## 2. ORO UOSTO SAUGUMAS

### 2.1. Oro uosto planavimo reikalavimai

Projektuojant oro uostus, keleivių ir krovinių terminalus ir kitus pastatus, iš kurių galima patekti tiesiai į oro uosto infrastruktūros skrydžių dalį, reikia atsižvelgti į svarbiausius reikalavimus, susijusius su:

- a) keleivių, bagažo, krovinių, pasiuntinių ir skubaus pašto siuntinių, pašto ir oro transporto bendrovės maitinimo sandėlių ir atsargų saugumo patikrinimais;
- b) patekimo į oro uosto infrastruktūros skrydžių dalį, saugomas zonas bei į kitas saugomas oro uosto zonas ir patalpas kontrolės užtikrinimu;
- c) veiksmingu saugumo įrangos panaudojimu.

#### 2.1.1. Oro uosto infrastruktūros skrydžių ir antžeminės dalių ribos

Oro uostuose reikia nustatyti oro uosto infrastruktūros skrydžių ir antžeminės dalių zonų ribas.

#### 2.1.2. Saugomos zonos

Kiekviename oro uoste reikia nustatyti saugomas zonas.

### 2.2. Patekimo kontrolė

#### 2.2.1. Saugomos zonos ir kitos oro uosto infrastruktūros skrydžių dalies zonos

- i) Reikia užtikrinti nuolatinę patekimo į saugomas zonas ir kitas oro uosto infrastruktūros skrydžių dalies zonas kontrolę, kad į jas negalėtų patekti leidimo neturintys asmenys ir kad į saugomas zonas ar į orlaivius nebūtų galima įnešti draudžiamų daiktų.

- ii) Prieš suteikiant leidimą darbuotojui patekti į saugomas zonas, būtina atlikti asmens patikrinimą, kurio metu tikrinamas ne mažiau kaip 5 metų laikotarpis. Šis patikrinimas pakartotinai rengiamas reguliariais ne didesniais kaip 5 metų trukmės intervalais.
- iii) Visi darbuotojai, kuriems reikia patekti į saugomas zonas, taip pat turi būti nuolat mokomi aviacijos saugumo dalykų (žr. 12.3 punktą), įskaitant aviacijos saugumo rizikas, jiems reikia duoti nurodymą pranešti atitinkamai valdžios institucijai apie visus incidentus, galinčius kelti pavojų aviacijos saugumui.
- iv) Darbuotojams, kurie dirba oro uoste arba dažnai jame lankosi (įskaitant oro uosto ir oro transporto bendrovių bei kitų organizacijų darbuotojus), reikia išduoti oro uosto atpažinimo korteles. Oro uosto atpažinimo kortelėje turi būti jos turėtojo pavardė ir nuotrauka. Kortelės galiojimo laikas yra ribotas. Atitinkama valdžios institucija nustato, kokiais atvejais galima išduoti nuolatinę oro uosto atpažinimo kortelę dažnai oro uoste besilankantiems asmenims.
- v) Oro uosto atpažinimo kortelę reikia nuolat segėti matomoje vietoje per visą jos turėtojo tarnybos darbo laiką.
- vi) Oro uosto infrastruktūros skrydžių dalyje naudoti skirtos transporto priemonės turi visą laiką likti oro uosto infrastruktūros skrydžių dalyje (kiek tai praktiškai įmanoma).
- vii) Kiekvienai transporto priemonei, važinėjančiai tarp oro uosto infrastruktūros skrydžių ir antžeminės dalių, išduodamas jai skirtas leidimas, kurį reikia pritvirtinti aiškiai matomoje vietoje. Kitos transporto priemonės, kurioms reikia įvažiuoti į oro uosto infrastruktūros skrydžių dalį, įleidžiamos tik atlikus jų patikrinimą ir išdavus laikinąjį leidimą. Šių reikalavimų galima netaikyti gelbėjimo užduoties atliekančioms transporto priemonėms.
- viii) Oro uosto atpažinimo kortelės ir transporto priemonių leidimai tikrinami visuose oro uosto infrastruktūros skrydžių dalies ir saugomų zonų įvažiavimo punktuose.

#### 2.2.2. Terminalų zonos

Visos terminalo zonos, į kurias gali patekti keleiviai, yra nuolat stebimos. Terminaluose budi patrulis, keleivius ir kitus asmenis stebi saugos tarnybos darbuotojai.

#### 2.2.3. Kitos visuomeninės paskirties zonos

Visuomeninės paskirties zonose, kurios yra netoli nuo orlaivių manevravimo zonų (apžvalgos terasose, oro uosto viešbučiuose ir automobilių stovėjimo aikštelėse), reikia įrengti patekimo kontrolės priemones. Be to, stebėjimo priemonės reikia įrengti tose visuomeninės paskirties zonose, kurios visada yra oro uosto infrastruktūros antžeminėje dalyje (bet ne vien tik jose), įskaitant viešas automobilių stovėjimo aikšteles, visus kelius, kuriais galima privažiuoti prie terminalo, automobilių nuomos patalpas, taksi ir antžeminio transporto laukimo aikšteles ir visus oro uoste esančius viešbučius.

Reikia taip pat imtis priemonių užtikrinti, kad, iškilus grėsmei, tas visuomeninės paskirties zonas būtų galima operatyviai uždaryti. Kai šios zonos atidarytos, jose patruliuoja saugos tarnybos darbuotojai.

### 2.3. Darbuotojų, daiktų ir transporto priemonių patikrinimai

- a) Prieš įleidžiant į saugomas zonas, atliekamas visų darbuotojų, įskaitant skrydžių įgulas, ir jų daiktų patikrinimas. Jei tai neįmanoma, reikia organizuoti nuolatinį žmonių ir daiktų tikrinimą pasirinktinai; šių patikrinimų dažnumas priklauso nuo kiekvienos valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos pateiktų rizikos įvertinimo išvadų; pasirinktinai atliekamų patikrinimų metu tikrinami visi daiktai, kuriuos į orlaivį atneša visos tarnybos, įskaitant valymo tarnybą, neapmuitinamas parduotuves ir kitas leidimus turinčias tarnybas.

Praėjus vieneriems metams po šio reglamento įsigaliojimo, visų darbuotojų, įskaitant skrydžių įgulas, ir jų daiktų patikrinimas bus atliekamas prieš įleidžiant į svarbiausias saugomų zonų vietas, kurias nustatys kiekvienos valstybės narės kompetentinga valdžios institucija.

Iki 2004 m. liepos 1 d. Komisija patvirtins atitinkamas įgyvendinimo priemones, pagal šio reglamento 4 straipsnio 2 dalį apibrėžiančias svarbiausias saugomų zonų vietas. Nepažeidžiant šio reglamento 6 straipsnio sąlygų, tos priemonės turės būti iki galo įgyvendintos ne vėliau kaip per penkerius metus nuo to laiko, kai Komisija jas patvirtins.

Patikrinimo procedūros tikslas – užtikrinti, kad nebūtų įsinešama draudžiamų daiktų; atliekant patikrinimus naudojami tie patys metodai, kaip ir tikrinant keleivių rankinį bagažą.



- b) Transporto priemonės ir į oro uosto infrastruktūros skrydžių dalį arba į kitas saugomas zonas gabenamos atsargos tikrinamos pasirinktinai.

#### 2.4. Fizinė apsauga ir patuliavimas

- a) Privažiavimai ir automobilių stovėjimo aikštelės turi būti tinkamai apšviestos, ypač reikia užtikrinti gerą pažeidžiamų oro uosto zonų apšvietimą.
- b) Techninės priežiūros ir aptarnavimo zonos turi būti aptvertos, jas turi saugoti sargai, patuliai, patekti į tas zonas galima tik turint oro uosto atpažinimo kortelę arba transporto priemonės leidimą. Tokios pat priemonės naudojamos perimetro apsaugai bei tokių oro uoste esančių įrenginių, kaip energijos tiekimo įrenginiai, elektros pastotės, oro navigaciniai įrenginiai, skrydžio valdymo bokštai ir kiti skrydžių valdymo tarnybos naudojami pastatai, degalų ir ryšių įrenginiai, apsaugai. Ypatingų apsaugos priemonių reikia imtis prieš bandymus pakenkti degalų ir ryšių įrenginiams.
- c) Perimetro aptvarus ir greta saugomų zonų esančias teritorijas, kitapus šio aptvaro esančias kitas oro uosto infrastruktūros skrydžių dalies zonas, įskaitant esančias prie pat kilimo ir leidimosi tako slenksčio ir riedėjimo kelių, stebi patuliai, uždarosios grandinės televizija ir kitos stebėjimo priemonės. Asmenims, neturintiems aiškiai matomos oro uosto atpažinimo kortelės, ir asmenims, kurie be leidimo įeina į saugomas zonas, taikomos griežtos priemonės.
- d) Galimybė patekti į oro uosto infrastruktūros skrydžių dalį ir į saugomas zonas iš oro uosto nuomininkų biurų, aprūpinimo angarų, krovinių patalpų, kitų aptarnavimo ar infrastruktūros pastatų turi būti maksimaliai apribota.

### 3. ORLAIVIO SAUGUMAS

#### 3.1. Orlaivio apžiūra ir patikrinimas

- 1. Orlaivio apžiūra atliekama šia tvarka:
  - a) neeksploatuojamo orlaivio „saugumo patikrinimas“ atliekamas prieš pat gabenant orlaivį į saugomą zoną ruoštis skrydžiui arba tuoj po to. Orlaivio apžiūrą galima atlikti ir kitu laiku (ne tik prieš pat gabenant jį į saugomą zoną arba tuoj po to), bet tik jei per visą laiką nuo apžiūros pradžios iki išskridimo bus užtikrinta jo apsauga. Jei apžiūra atliekama po to, kai orlaivis pateko į saugomą zoną, apsaugą reikia užtikrinti nuo apžiūros pradžios iki išskridimo;
  - b) grįžtančio atgal ar tranzitu sustojusio eksploatuojamo orlaivio „saugumo patikrinimas“ atliekamas iškart po keleivių išlaipinimo arba kuo vėliau prieš keleivių įlaipinimą ir bagažo pakrovimą, priklausomai nuo aplinkybių.
- 2. Visos orlaivio saugumo apžiūros ir saugumo patikrinimai atliekami tada, kai orlaivyje nebėra aptarnaujančiojo personalo (maitinimo personalo, valytojų, neapmuitinamų parduotuvių darbuotojų ir kitų), išskyrus saugumo užtikrinimo funkcijas atliekančius asmenis, o iki keleivių įlaipinimo ir pasiruošimo skrydžiui proceso pradžios ir jo metu būtina užtikrinti sterilumą.

#### 3.2. Orlaivio apsauga

- 1. Reikia paskirti asmenis, kurie kontroliuoja patekimą į stovintį orlaivį. Patekimo į stovintį orlaivį tvarka:
  - a) patekimas į eksploatuojamą orlaivį kontroliuojamas nuo orlaivio saugumo patikrinimo pradžios iki išskridimo, siekiant užtikrinti patikrinimo vientisumą;
  - b) patekimas į neeksploatuojamą orlaivį, kuris po apžiūros atgabentas į saugomą zoną, kontroliuojamas nuo orlaivio saugumo apžiūros pradžios iki išskridimo, siekiant užtikrinti patikrinimo vientisumą.
- 2. Būtina organizuoti tokią kiekvieno eksploatuojamo orlaivio priežiūrą, kuri leistų pastebėti patekimą į orlaivį be leidimo.
- 3. Patekimas į neeksploatuojamą orlaivį užtikrinamas šiomis priemonėmis:
  - a) salono durys turi būti uždarytos;
  - b) visi tiltai ir (arba) laiptai turi būti pritvirtinti, atitraukti arba įtraukti; arba

- c) prie orlaivio durų pritvirtinant priemones, leidžiančias pastebėti mėginimą atidaryti ar sugadinti duris.
4. Be to, jei prie įėjimo į saugomą zoną nebuvo atliktas visų įgulos narių patikrinimas, kas 30 minučių kiekvieną orlaivį turi apžiūrėti pėsčiasis arba mobilusis patrulis arba reikia organizuoti tokią kiekvieno orlaivio priežiūrą, kuri leistų pastebėti patekimą į orlaivį be leidimo.
5. Kai tai įmanoma, orlaivį visada reikia statyti gerai apšviestose zonose kuo toliau nuo perimetro aptvaro ar nuo kitų lengvai įveikiamų užtvartų.

#### 4. KELEIVIAI IR RANKINIS BAGAŽAS

##### 4.1. Keleivių patikrinimas

1. Jei 3 punkte nenumatyta kitokia tvarka, visi išvykstantieji keleiviai (t. y. iš tam tikro uosto išvykstantys ir tranzitu vykstantys keleiviai, anksčiau nepraėję patikrinimo pagal šiame priede pateiktus reikalavimus) bus tikrinami, siekiant neleisti įnešti į saugomas zonas ir į orlaivius draudžiamų daiktų. Keleivių patikrinimas atliekamas naudojant šiuos metodus:
  - a) apieškojimas rankomis; arba
  - b) patikrinimas naudojant metalo detektorius (Walk-Through-Metal-Detection). Jei naudojami metalo detektoriai, atsitiktinai pasirinkti keleiviai papildomai apieškomi rankomis. Rankomis reikia apieškoti visus keleivius, kuriems einant per metalo detektorių pasigirsta signalas. Taip pat pasirinktinai apieškomi patikrinimą praėję keleiviai, kuriems einant per metalo detektorių signalas neįsijungia, ir jeigu:
    - i) pavojaus signalas įsijungia, tą asmenį reikia pakartotinai patikrinti naudojant metalo detektorių; arba
    - ii) apieškoti rankomis ir, jei galima, naudoti rankinį metalo detektorių.
2. Naudojami metalo detektoriai turi būti kalibruoti taip, kad galėtų aptikti mažus metalinius daiktus.
3. Atitinkamos valdžios institucijos gali patvirtinti kategorijas asmenų, kuriems taikomos ypatingos patikrinimo procedūros arba kurie atleidžiami nuo patikrinimo.
4. Potencialiai pavojingiems keleiviams reikia parengti ypatingas nuostatas.

##### 4.2. Keleivių atskyrimas

Patikrinimą praėję išvykstantys keleiviai neturi maišytis su tais keleiviais, kurių pirmesnio patikrinimo laipsnis neatitinka šiame priede išsamiai pateiktų standartų. Jei tokių keleivių neįmanoma fiziškai atskirti, saugumas užtikrinamas taikant kompensavimo priemones pagal kompetentingos valdžios institucijos atliktą tos rizikos įvertinimą.

##### 4.3. Rankinio bagažo patikrinimas

1. Prieš leidžiant neštis į saugomas zonas ir į orlaivio saloną, tikrinamas visų išvykstančių keleivių (t. y. iš tam tikro uosto išvykstančių ir tranzitu vykstančių keleivių, anksčiau nepraėjusių patikrinimo pagal šiame priede pateiktus reikalavimus) rankinis bagažas. Iš keleivio rankinio bagažo reikia išimti visus draudžiamus daiktus arba neleisti keleiviui patekti į saugomas zonas ir į orlaivio saloną. Rankinio bagažo patikrinimas atliekamas taikant vieną iš šių metodų:
  - a) kiekvieno lagamino išsamus apieškojimas rankomis, kurio metu apžiūrima, ar nėra įtartinų lagamino požymių, tokių kaip svorio nesuderinamumas ir pan.; arba
  - b) peršvietimas įprasta rentgeno įranga, tuo pat metu nuolat pasirinktinai apieškant lagaminus rankomis. Pasirinktinai rankomis apieškomų keleivių dalis turi būti ne mažesnė kaip 10 %, įskaitant operatoriui abejonių sukėliančius asmenis; arba
  - c) peršvietimas didelio ryškumo rentgeno įranga, kurioje įdiegta ir veikia TIP kompiuterių programinė įranga. Rankomis apieškoti reikia tik tuos lagaminus, kurie operatoriui sukelia abejonių, tačiau tokio patikrinimo metu galima naudoti pėdsakų aptikimo įrangą.

2. Asmenų, įtrauktų į 3 punkto 4.1 papunktyje minėtą sąrašą, bagažas gali būti tikrinamas naudojant ypatingas tikrinimo procedūras arba atleidžiamas nuo tikrinimo.

#### 4.4. Diplomatus patikrinimas

Pagal Vienos konvenciją dėl diplomatinio santykių diplomatai ir kiti privilegijuotieji asmenys bei jų rankinis bagažas, išskyrus „diplomatinį bagažą“, turi praeiti saugumo patikrinimą. Oro transporto bendrovės darbuotojai, atsakingi už diplomatinio bagažo priėmimą, turi įsitikinti, kad tą bagažą iš tiesų siunčia tinkamai įgalioti tam tikrų misijų pareigūnai. Diplomatiniai kurjeriai ir jų asmeninis bagažas nuo patikrinimų neatleidžiami.

## 5. BAGAŽO SKYRIUJE GABENAMAS KELEIVIO BAGAŽAS

### 5.1. Bagažo skyriuje gabenamo bagažo suderinimas

1. Bagažo skyriuje gabenti skirtą bagažą krauti į orlaivį galima tik įvykdžius šias sąlygas:
  - a) bagažo skyriuje gabenti skirtas bagažas iš išorės yra tinkamai pažymėtas, kad būtų galima susieti jį su atitinkamais keleiviais; ir
  - b) keleivis, kuriam priklauso bagažas, turi būti užregistruotas skristi tuo reisų, kuriuo gabenamas tas bagažas; ir
  - c) prieš pakraunant į orlaivį, bagažo skyriuje gabenti skirtas bagažas buvo laikomas oro uosto zonoje, į kurią gali patekti tik leidimus turintys asmenys; ir
  - d) visas bagažas, kurį oro transporto bendrovė priėmė gabenti orlaivio bagažo skyriuje, turi būti identifikuojamas kaip bagažo skyriuje gabenamas orlaivio keleivio bagažas arba kaip bagažo skyriuje gabenamas nelydimas bagažas. Identifikavimo procesas atliekamas rankiniu būdu arba automatizuotai.
2. Reikia priimti priemones, siekiant užtikrinti, kad jei keleivis, užsiregistravęs į reisą ir atidavęs oro transporto bendrovei bagažą, neįsėda į orlaivį, toks bagažo skyriuje gabenti skirtas bagažas būtų iškrautas iš orlaivio ir nebūtų gabenamas tuo reisų.
3. Reikia užpildyti bagažo deklaraciją arba naudoti kitą alternatyvią priemonę, pateikiančią įrodymus, kad bagažo skyriuje gabenamas nelydimas bagažas yra identifiкуotas ir kad jis praėjo patikrinimą.

### 5.2. Krovinių skyriuje gabenamo bagažo patikrinimas

1. Bagažo skyriuje gabenamas orlaivio keleivio bagažas. Visas bagažo skyriuje gabenamas orlaivio keleivių bagažas (ir paimtas atitinkamame oro uoste, ir gabenamas tranzitu, anksčiau nepraėjęs patikrinimo pagal šiame priede pateiktus reikalavimus), prieš pakraunant jį į orlaivį, yra tikrinamas, naudojant vieną iš šių metodų:
  - a) apieškojimas rankomis; arba
  - b) patikrinimas naudojant įprastinę rentgeno įrangą, kai ne mažiau kaip 10 % patikrinto bagažo papildomai tikrinama vienu iš šių būdų:
    - i) apieškojimas rankomis; arba
    - ii) EDS arba EDDS, arba PEDS; arba
    - iii) patikrinimas naudojant įprastinę rentgeno įrangą, kai tas pats operatorius tame pačiame tikrinimo punkte kiekvieną lagaminą apžiūri iš dviejų skirtingų kampų; arba
  - c) patikrinimas naudojant įprastinę rentgeno įrangą, kurioje įdiegta ir veikia TIP kompiuterių programinė įranga; arba
  - d) EDS arba EDDS; arba
  - e) PEDS; arba
  - f) atidarytų lagaminų patikrinimas pėdsakų aptikimo įranga.

2. Bagažo skyriuje gabenamas nelydimas bagažas. Visas bagažo skyriuje gabenti skirtas nelydimas bagažas (ir paimtas kuriame nors oro uoste, ir gabenamas tranzitu, anksčiau nepraėjęs patikrinimo pagal šiame priede pateiktus reikalavimus), prieš pakraunant jį į orlaivį, yra tikrinamas, naudojant vieną iš šių metodų:
  - a) EDS; arba
  - b) patikrinimas naudojant daugiapakopę PEDS, kurios antroji pakopa leidžia operatoriams matyti visus lagaminus; arba
  - c) patikrinimas naudojant įprastinę rentgeno įrangą, kai tas pats operatorius tame pačiame tikrinimo punkte kiekvieną lagaminą apžiūri iš dviejų skirtingų kampų; arba
  - d) apiešojimas rankomis, kartu atliekant atidarytų lagaminų patikrinimą pėdsakų aptikimo įranga;

nebent jei bagažo skyriuje gabenamas toks nelydimas bagažas, kuris anksčiau buvo patikrintas pagal šiame priede išsamiai pateiktus standartus, buvo atskirtas dėl aplinkybių, kurios nepriklauso nuo keleivio valios, ir jei tuo bagažu rūpinosi oro transporto bendrovė.

### 5.3. Bagažo skyriuje gabenamo bagažo apsauga

1. Nuo bagažo skyriuje gabenti skirto bagažo, kurį reikia pakrauti į orlaivį, perdavimo oro transporto bendrovės tarnyboms, iki orlaivio, į kurį jis pakrautas, išskridimo būtina užtikrinti bagažo apsaugą nuo nesankcionuoto priėjimo. Bagažo apsaugai užtikrinti naudojamos šios priemonės:
  - a) Prieš pakraunant bagažo skyriuje gabenti skirtą bagažą, jis laikomas oro uoste esančioje bagažo rūšiavimo arba kitoje saugojimo zonoje, į kurią gali patekti tik leidimus turintys darbuotojai.
  - b) Bet kuris asmuo, be leidimo patekęs į bagažo rūšiavimo arba saugojimo zoną, turi būti sulaukytas ir išlydėtas iš tos zonos.
  - c) Prieš pakraunant į orlaivį, tam tikrame oro uoste paimtą ir tranzitu gabenamą bagažą draudžiama palikti be priežiūros ant rampos arba prie orlaivio.
  - d) Prieš perkraunant bagažo skyriuje gabenamą bagažą iš vieno lėktuvo į kitą, bagažą draudžiama palikti be priežiūros ant rampos arba prie orlaivio.
  - e) Siekiant užkirsti kelią nesankcionuotam priėjimui prie bagažo ir medžiagų, reikia riboti patekimą į terminale esančias radinių biuro patalpas.

## 6. KROVINIAI, PASIUNTINIŲ PAŠTO SIUNTOS IR SKUBIOS SIUNTOS

### 6.1. Taikymas

Visi kroviniai, pasiuntinių pašto siuntos ir skubios siuntos, kurias numatyta gabenti keleiviniuose arba kroviniuose orlaiviuose, prieš jas pakraunant į orlaivį turi praeiti šiame dokumente nustatytus saugumo patikrinimus.

### 6.2. Reguluojamųjų agentūrų kvalifikacija:

Reguliuojamosios agentūros:

- a) paskyrimą, patvirtinimą arba įtraukimą į sąrašą atlieka atitinkama valdžios institucija;
- b) turi laikytis konkrečių atitinkamos valdžios institucijos nustatytų įsipareigojimų.

### 6.3. Saugumo priemonės

1. Krovinius, pasiuntinių pašto siuntas ir skubias siuntas orlaiviais gabenti galima tik pritaikius šias saugumo priemones:
  - a) krovinio priėmimą, apdorojimą ir tvarkymą atlieka tinkamai parinktas ir parengtas personalas;

- b) krovinyms praėjo:
  - i) apieškojimą rankomis arba fizinį patikrinimą; arba
  - ii) patikrinimą rentgeno įranga; arba
  - iii) patikrinimą simuliacinio kameroje; arba
  - iv) patikrinimą kitomis techninėmis arba biosensorinėmis priemonėmis (pvz., tai atliko pėdsakus ir sprogmenis užuodžiantys šunys);

siekiant įsitikinti, kad jame nėra priedo iv ir v straipsniuose išvardytų draudžiamų daiktų, nebent jei tie daiktai iš anksto būtų buvę tinkamai deklaruoti ir jei jiems būtų buvę pritaikytos tam tikros saugumo priemonės.

Jei dėl siuntos pobūdžio negalima taikyti nė vieno iš minėtų priemonių ir metodų, atitinkama valdžios institucija gali paskirti tam tikrą saugojimo laikotarpį.

2. Pritaikius saugumo priemones, įskaitant priemones, kurios oro uosto teritorijoje ar kitur buvo pritaikytos žinomų siuntėjų kroviniams, būtina išlaikyti siuntų sterilumą, kol jos pakraunamos į orlaivį ir kol orlaivis išskrenda.
3. 1 dalyje išsamiai aprašytos saugumo priemonės netaikomos šiems kroviniams:
  - a) iš žinomo siuntėjo gautiems kroviniams;
  - b) tranzitu gabenamiems kroviniams;
  - c) kroviniams, kurių kilmė ir tvarkymo sąlygos užtikrina, kad jie nekelia pavojaus saugumui;
  - d) kroviniams, kuriems galioja reikiamą saugumo laipsnį užtikrinantys įstatymų reikalavimai.

#### 6.4. Žinomo siuntėjo pripažinimo kriterijai

1. Reguluojamoji agentūra arba oro transporto bendrovė siuntėją pripažinti žinomu siuntėju gali šiais būdais:
  - a) nustačiusi ir užregistravusi siuntėjo tapatybę ir adresą bei atstovus, įgaliotus gabenti siuntas jo vardu; ir
  - b) pareikalavusi, kad siuntėjas deklaruotų:
    - i) kad jis pats ruošia siuntas saugiose patalpose; ir
    - ii) kad siuntas ruošia patikimi jo darbuotojai; ir
    - iii) kad paruošimo, saugojimo ir gabenimo metu jis užtikrina siuntų apsaugą nuo nesankcionuoto priėmimo; ir
  - c) reikalaujama, kad siuntėjas:
    - i) raštu patvirtintų, kad siuntoje nėra draudžiamų daiktų, kurių sąrašas pateiktas priedo iv ir v punktuose; ir
    - ii) sutiktų, kad saugumo tikslais paketas ir siuntos turinys gali būti tikrinamas.

#### 6.5. Gabenimas krovininiais orlaiviais

Kai siuntas galima gabenti vien tik krovininiais orlaiviais, 6.4 papunktyje pateikti kriterijai netaikomi su sąlyga, kad žinomas siuntėjas:

- a) patvirtino tikrą buveinės adresą; ir
- b) anksčiau yra siuntęs siuntas, naudodamasis reguliuojamosios agentūros arba oro transporto bendrovės paslaugomis; ir

- c) nuolat palaiko verslo ryšius su reguliuojamąja agentūra arba oro transporto bendrove; ir
- d) iki siuntas perima oro transporto bendrovė, užtikrina jų apsaugą nuo nesankcionuoto priėjimo.

#### 6.6. **Tranzitu gabenami kroviniai**

Oro transportu atvykstantiems tranzitiniams kroviniams nereikia praeiti 1 punkto 6.3 papunktyje išsamiai aprašytos jų saugumo kontrolės su sąlyga, kad tranzito zonoje jie yra apsaugoti nuo nesankcionuoto priėjimo. Kiti tranzitiniai kroviniai, tokie kaip žeme arba geležinkeliais gabenami kroviniai, kurie išvykimo punkte arba pakeliui nepraejo saugumo kontrolės, tikrinami pagal 1 punkto 6.3 papunkčio b pastraipos reikalavimus ir turi būti apsaugoti nuo nesankcionuoto priėjimo.

## 7. PAŠTAS

### 7.1. **Taikymas**

Keleiviniiais, krovininiais ir pašto orlaiviais gabenamas paštas prieš pakraunant jį į orlaivį turi praeiti saugumo kontrolę.

### 7.2. **Reguliuojamosioms pašto tarnyboms (administracijoms) keliami reikalavimai**

7.2.1. Kiekvienai reguliuojamajai pašto tarnybai (administracijai), kuri pateikia oro transporto bendrovėms gabenti paštą, keliami šie minimalūs reikalavimai:

- a) jos paskyrimą, patvirtinimą arba įtraukimą į sąrašus atliko atitinkama valdžios institucija;
- b) ji turi laikytis oro transporto bendrovei duotų įsipareigojimų taikyti nustatytą saugumo kontrolę;
- c) jos darbuotojai turi būti tinkamai parinkti ir parengti; ir
- d) ji turi užtikrinti jos laikomo pašto apsaugą nuo nesankcionuoto priėjimo.

### 7.3. **Saugumo kontrolės priemonės**

1. Skubus paštas. Skubus paštas (t. y. paštas, kurį reikia pristatyti per 48 valandas) oro transportu gabenamas tik pritaikius šias saugumo kontrolės priemones:
  - a) pašto priėmimą, apdorojimą ir tvarkymą atliko tinkamai parinkti ir parengti darbuotojai;
  - b) paštas turi būti praėjęs:
    - i) apieškojimą rankomis arba fizinių patikrinimą;
    - ii) patikrinimą rentgeno įranga;
    - iii) patikrinimą simuliacinio kameroje; arba
    - iv) patikrinimą kitomis techninėmis arba biosensorinėmis priemonėmis (pvz., tai atliko pėdsakus ir sprogmenis užuodžiantys šunys);siekiant įsitikinti, kad jame nėra draudžiamų daiktų; ir
  - c) informacija apie skrydį ir paštą gabensiančio orlaivio maršrutą neatskleidžiama.
2. Kitas paštas. Paštą, kuris nėra skubus, oro transportu galima gabenti tik pritaikius 1 punkto a ir b papunkčiuose nustatytas priemones. 1 punkto b papunktyje nustatytas saugumo kontrolės priemones reikia taikyti tik daliai pašto pasirinktinai.
3. 1 punkto b papunktyje nustatytos saugumo kontrolės priemonės netaikomos:
  - a) paštui, kuris gautas iš žinomo siuntėjo;
  - b) laiškam, kurių svoris arba storis mažesnis už nustatytąjį;

- c) tikroms gelbėjimo priemonių siuntoms;
- d) didelės vertės prekėms, kurių apsaugos standartas yra bent toks, kaip nustatytasis 1 punkto b papunktyje;
- e) paštui, kurį numatyta gabenti pašto orlaiviais tarp Bendrijos oro uostų;
- f) tranzitu gabenamam paštui.

#### 7.4. Žinomo siuntėjo pripažinimo kriterijai

Reguliuojamoji pašto tarnyba (administracija) siuntėją pripažinti žinomu siuntėju gali šiais būdais:

- a) nustačiusi ir užregistravusi siuntėjo tapatybę ir adresą bei atstovus, įgaliotus gabenti siuntas jo vardu; ir
- b) pareikalavusi, kad siuntėjas deklaruotų, jog paruošimo, saugojimo ir pervežimo metu jis užtikrina siuntų apsaugą nuo nesankcionuoto priėjimo; ir
- c) pareikalavusi, kad siuntėjas:
  - i) raštu patvirtintų, kad pašto siuntoje nėra draudžiamų daiktų, kurių sąrašas pateiktas priedo iv ir v punktuose; ir
  - ii) sutiktų, kad saugumo tikslais pakuotei ir pašto siuntos turiniui gali būti taikomos 7.3 punkte nustatytos saugumo kontrolės priemonės.

#### 7.5. Tranzitu gabenamas paštas

Oro transportu atvykstančiam paštui nereikia praeiti 7.3 punkte išsamiai aprašytos jo saugumo kontrolės su sąlyga, kad tranzito zonoje jis yra apsaugotas nuo nesankcionuoto priėjimo. Kitas tranzitinis paštas, toks kaip žeme arba geležinkeliais gabenamas paštas, kuris išvykimo punkte arba pakeliui nepraėjo saugumo kontrolės, tikrinamas pagal 1 punkto 7.3 papunkčio reikalavimus ir turi būti apsaugotas nuo nesankcionuoto priėjimo.

## 8. ORO TRANSPORTO BENDROVĖS PAŠTAS IR MEDŽIAGOS

### 8.1. Taikymas

Prieš pakraunant į orlaivį nuosavu orlaiviu gabenamą oro transporto bendrovės paštą ir medžiagas, reikia atlikti jų saugumo kontrolę.

### 8.2. Apibrėžimai

Paštas ir medžiagos – tai vidinės korespondencijos siuntos ir medžiagos, tokios kaip (bet neapsiribojant vien tik jomis) dokumentacija, atsargos, atsarginės dalys, maitinimo ir valymo atsargos ir kiti gaminiai, skirti pristatyti savajai arba pagal sutartį dirbančiai organizacijai ir naudojami plėtojant oro transporto bendrovės veiklą.

### 8.3. Saugumo kontrolės priemonės

Visoms oro transporto bendrovės pašto siuntoms („co-mail“) ir bendrovės medžiagoms („co-mat“) taikomos šios priemonės:

- a) jos tikrinamos ir peršviečiamos, siekiant įsitikinti, kad į bendrovės siuntą nebuvo įdėta draudžiamų daiktų; ir
- b) iki pakraunant į orlaivį, jos nepaliekamos be priežiūros.

Oro transporto bendrovės užtikrina, kad visos kitos oro transporto bendrovės pašto ar medžiagų siuntos, kurias oro transporto bendrovės vardu siunčia pagal sutartį dirbanti organizacija, tokios kaip (bet neapsiribojant vien tik jomis) maitinimo įranga ir atsargos, valymo priemonės ir kitos medžiagos, kurias tvarko pagal sutartis dirbantys paslaugų teikėjai, prieš jas pakraunant į orlaivį, praeitų patikrinimą.

## 9. ORO TRANSPORTO BENDROVĖS MAISTO SANDĖLIAI IR ATSARGOS

### 9.1. Taikymas

Siekiant neleisti į orlaivį įnešti draudžiamų daiktų, orlaivyje esantiems oro transporto bendrovės maisto sandėliams ir atsargoms taikomos saugumo kontrolės priemonės.

### 9.2. Saugumo kontrolės priemonės

1. Oro transporto bendrovės maisto sandėlių ir atsargų tiekėjai turi taikyti saugumo kontrolės priemones, užkertančias kelią galimybei į atsargas, kurios skirtos pakrauti į orlaivį, įdėti draudžiamų daiktų. Saugumo kontrolė apima šias priemones:
  - a) apsaugos pareigūno, kuris atsako už saugumo įgyvendinimą ir priežiūrą bendrovėje, paskyrimas;
  - b) aukštų patikimumo standartų taikymas samdant darbuotojus;
  - c) atliktas visų darbuotojų, kurie turi leidimus patekti į saugomas zonas, asmens patikrinimus; tie darbuotojai turi laikytis oro uosto administracijos patvirtintų instrukcijų;
  - d) tiekėjas turi neleisti be leidimo patekti į jo patalpas ir prieiti prie atsargų;
  - e) jei tiekėjas įsikūręs už oro uosto ribų, visos atsargos į oro uostą turi būti gabenamos užrakintose ar užplombuotose transporto priemonėse; ir
  - f) atsargų apdorojimą ir tvarkymą atlieka tinkamai parinkti ir parengti darbuotojai.
2. Pristačius atsargas, pasirinktinai atliekamas jų patikrinimas.
3. Draudžiama pakrauti į orlaivį atsargas, kurias pateikusi bendrovė nesilaiko 1 punkte nustatytų priemonių.

## 10. ORO TRANSPORTO BENDROVĖS VALYMO PRIEMONIŲ SANDĖLIAI IR ATSARGOS

### 10.1. Taikymas ir tikslas

Oro transporto bendrovės ir valymo įmonės turi imtis priemonių, užkertančių kelią galimybei į valymo priemonių atsargas, kurios skirtos pakrauti į orlaivį, įdėti draudžiamų daiktų, galinčių sukelti pavojų orlaivio saugumui.

### 10.2. Saugumo kontrolės priemonės

1. Oro transporto bendrovei valymo paslaugas teikiančios įmonės turi taikyti saugumo kontrolės priemones, užkertančias kelią galimybei į valymo priemonių atsargas, kurios skirtos pakrauti į orlaivį, įdėti draudžiamų daiktų.

Saugumo kontrolė apima šias priemones:

- a) apsaugos pareigūno, kuris atsako už saugumo įgyvendinimą ir priežiūrą bendrovėje, paskyrimas;
- b) aukštų patikimumo standartų taikymas samdant darbuotojus;
- c) atliktas visų darbuotojų, kurie turi leidimus patekti į saugomas zonas, asmens patikrinimus; tie darbuotojai turi laikytis oro uosto administracijos patvirtintų instrukcijų;
- d) tiekėjas turi neleisti be leidimo patekti į jos patalpas;
- e) jei tiekėjas įsikūręs už oro uosto ribų, visos valymo priemonių atsargos į oro uostą turi būti gabenamos užrakintose ar užplombuotose transporto priemonėse;
- f) valymo priemonių atsargų apdorojimą ir tvarkymą atlieka tinkamai parinkti ir parengti darbuotojai; ir
- g) valymo priemonių atsargų patikrinimą reikia atlikti iki siunčiant tas atsargas į kitas vietas bendrovės vidiniu paštu.



2. Pistačius valymo priemonių atsargas, pasirinktinai atliekamas jų patikrinimas.
3. Draudžiama pakrauti į orlaivį atsargas, kurias pateikusi bendrovė nesilaiko 1 punkte nustatytų saugumo kontrolės priemonių.

## 11. BENDROJI AVIACIJA

### 11.1. Saugumo kontrolės priemonės

1. Bendrosios aviacijos orlaivių oro uostuose negalima statyti arti komerciniams skrydžiams naudojamų orlaivių, siekiant išvengti tiems orlaiviams bei jais gabenti skirtam bagažui, kroviniams ir paštui taikomų saugumo priemonių pažeidimų.
2. Nuostatos dėl patikrinimą praėjusių komercinių skrydžių keleivių ir bendrosios aviacijos orlaiviais skrendančių asmenų atskyrimo įgyvendinamos laikantis šių kriterijų:
  - a) dideliuose oro uostuose reikia pastatyti fizinius įrenginius ir (arba) taikyti saugumo kontrolės priemones, neleidžiančias bendrosios aviacijos orlaiviais atvykusiems ir jais išvykstantiems asmenims susimaišyti su saugumo patikrinimą praėjusiais keleiviais;
  - b) jei įmanoma, bendrosios aviacijos orlaiviais atvykę ir jais išvykstantys asmenys turi pereiti per atskirą bendrosios aviacijos terminalą, o įlaipinant į orlaivį (ar iš jo išlaipinus) oro uosto aikštelėje tuos asmenis reikia atskirti nuo patikrinimą praėjusių keleivių arba pervežti specialiu autobusu ar automobiliu, arba užtikrinti nuolatinį jų stebėjimą;
  - c) jei atskiro terminalo nėra, bendrosios aviacijos orlaiviu skrendantys asmenys:
    - i) turi pereiti per atskirą terminalo pastato salę; juos reikia palydėti arba autobusu ar automobiliu nuvežti prie jų orlaivio arba parvežti nuo jo; arba
    - ii) jei reikia kirsti terminalo pastato saugomas zonas, prieš įleidžiant tuos asmenis į saugomas zonas, jie turi praeiti saugumo patikrinimą; arba
    - iii) atsižvelgiant į vietos aplinkybes, tikrinami kitomis saugumo kontrolės priemonėmis, kurios užtikrina lygiavertį rezultatą.

## 12. DARBUOTOJŲ PARINKIMAS IR MOKYMAS

### 12.1. Nacionalinė aviacijos saugumo mokymo programa

Kiekviena įgaliotoji valdžios institucija turi parengti ir įgyvendinti Nacionalinę aviacijos saugumo mokymo programą, kurios tikslas – išmokyti įgulos narius ir antžeminį personalą įgyvendinti aviacijos saugumo reikalavimus ir atsakyti į neteisėtus veiksmus prieš aviaciją.

### 12.2. Saugumo personalas

1. Pagal Nacionalinę aviacijos saugumo mokymo programą turi būti atliekama saugumo personalo atranka, parengimas, mokymas, atestavimas ir motyvavimas. Darbuotojai, kurių vienintelė funkcija arba viena iš funkcijų yra saugumo užtikrinimas, turi atitikti šiuos atitinkamos valdžios institucijos nustatytus reikalavimus:
  - a) apsaugos tarnybos, oro transporto bendrovės ir oro uosto darbuotojų saugumo mokymo programas rengiantys ir įgyvendinantys vadybininkai turi būti tinkamai atestuoti, jų žinios ir patirtis turi atitikti šiuos minimalius reikalavimus:
    - i) jie turi turėti didelę aviacijos saugumo užtikrinimo veiklos patirtį;
    - ii) jie turi turėti atitinkamos nacionalinės valdžios institucijos išduotą atestacijos patvirtinimą arba kitą atitinkamos nacionalinės valdžios institucijos išduotą lygiavertį patvirtinimą; ir
    - iii) žinių apie:
      - 1) saugos sistemas ir patekimo kontrolės priemones;
      - 2) antžeminį ir skrydžio saugumą;

- 3) patikrinimą prieš įlaipinimą;
  - 4) bagažo ir krovinių saugumą;
  - 5) orlaivio saugumą ir patikrinimus;
  - 6) ginklus ir draudžiamus daiktus;
  - 7) bendrą supratimą apie terorizmą; ir
  - 8) žinių apie kitas su saugumu susijusias sritis, kurios reikalingos gerinant supratimą apie saugumą;
- b) vadybininkai ir instruktoriai, dalyvaujantys arba atsakingi už apsaugos ir oro uosto antžeminės tarnybos darbuotojų saugumo mokymą, kiekvienais metais atnaujina savo žinias apie aviacijos saugumą ir saugumo srities naujoves.

## 2. Saugumo darbuotojų mokymas

Saugumo darbuotojai mokomi atlikti pareigas, į kurias jie bus paskirti; mokoma šių dalykų (bet ne vien tik jų):

- 1) tikrinimo technologija ir metodai;
- 2) darbas tikrinimo punkte;
- 3) rankinio ir bagažo skyriuje gabenti skirto bagažo tikrinimo metodai;
- 4) saugumo sistemos ir patekimo kontrolė;
- 5) patikrinimas prieš įlaipinimą;
- 6) bagažo ir krovinių saugumas;
- 7) orlaivio saugumas ir patikrinimai;
- 8) ginklai ir draudžiami daiktai;
- 9) bendroji terorizmo apžvalga; ir
- 10) kitos su saugumu susijusios sritys ir priemonės, kurios, manoma, gerina supratimą apie saugumą.

Atsižvelgiant į aviacijos saugumo poreikius ir technologijos pažangą, mokymo dalykų sąrašą galima išplėsti. Patikrinimus atliekančių darbuotojų pirminis parengimas negali trukti mažiau nei nurodyta Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) rekomendacijoje.

## 3. Saugumo darbuotojų atestavimas

Saugumo darbuotojų patvirtinimą arba atestavimą atlieka įgaliotoji nacionalinė valdžios institucija.

## 4. Saugumo darbuotojų motyvavimas

Reikia naudoti tinkamas priemones, užtikrinančias, kad saugumo darbuotojai būtų gerai motyvuoti ir veiksmingai atliktų savo pareigas.

### 12.3. Kiti darbuotojai

Visiems oro uosto darbuotojams, oro transporto bendrovės skrydžių personalui ir oro uosto antžeminių tarnybų darbuotojams reikia organizuoti skrydžių personalo ir oro uosto antžeminių tarnybų darbuotojų saugumo mokymo ir supratimo apie saugumą pirminio mokymo bei žinių atnaujinimo programas. Mokymo tikslas – skatinti geresnį saugumo supratimą ir gerinti esamas saugumo sistemas. Mokymas apima šiuos dalykus:

- 1) saugumo sistemos ir patekimo kontrolė;
- 2) antžeminis ir skrydžio saugumas;

- 3) patikrinimas prieš įlaipinimą;
- 4) bagažo ir krovinių patikrinimas;
- 5) orlaivio saugumas ir patikrinimai;
- 6) ginklai ir draudžiami daiktai;
- 7) bendroji terorizmo apžvalga; ir
- 8) kitos su saugumu susijusios sritys ir priemonės, kurios, manoma, gerina supratimą apie saugumą.

Visiems oro uosto ir oro transporto bendrovės antžeminių tarnybų darbuotojams, turintiems leidimą patekti į saugomas zonas, skirti mokymo kursai turi būti sudaryti taip, kad auditorijoje mokymas truktų ne mažiau kaip 3 valandas, o praktinis mokymas – ne mažiau kaip 1 valandą.

### 13. REKOMENDACIJOS DĖL ĮRANGOS

Aviacijos saugai užtikrinti naudojama papildoma įranga turi būti patvirtinta atitinkamos valdžios institucijos pagal šio skirsnio rekomendacijas.

#### 13.1. Metalo aptikimo įranga

##### 1. Metalo detektoriai (*Walk-through metal detectors*)

Oro uostuose keleiviams tikrinti naudojami metalo detektoriai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) Saugumo reikalavimai
  - i) įrenginiai turi būti pajėgūs aptikti mažus iš įvairių metalų pagamintus daiktus, o iš anksto numatomomis sąlygomis turi jautriau reaguoti į juoduosius metalus;
  - ii) įrenginiai turi būti pajėgūs aptikti metalinius daiktus nepriklausomai nuo to, kokia būtų jų kryptis ir buvimo vieta rėmo sienelių atžvilgiu;
  - iii) kiek tik įmanoma, įrenginio jautrumas turi būti vienodas visose rėmo vietose, jautrumas turi nuolat išlikti stabilus ir turi būti nuolat tikrinamas.
- b) Valdymo reikalavimai

Įranginio darbas neturi priklausyti nuo aplinkos, kurioje stovi įrenginys.
- c) Pavojaus signalas

Metalas turi būti aptinkamas automatiškai, nieko negalima palikti operatoriaus valiai (daviklio sistema, pranešanti, galima ar negalima praeiti).
- d) Valdymas
  - i) turi būti galimybė reguliuoti įrenginį, kad jis atitiktų tam tikrus aptikimo reikalavimus, taip pat galimybė reguliuoti įspėjimo signalo garsą;
  - ii) turi būti sukurta priemonė reguliuoti aptikimo lygius, siekiant apsisaugoti nuo nesankcionuoto priėjimo. Nustatymai turi būti aiškiai nurodyti.
- e) Kalibravimas

Kalibravimo procedūrų negalima atskleisti leidimo neturintiems asmenims.

##### 2. Rankiniai metalo detektoriai

Keleiviams tikrinti naudojami rankiniai metalo detektoriai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) iš anksto numatomomis sąlygomis priemonė turi aptikti mažus metalo kiekius be tiesioginio sąlyčio su tuo objektu;
- b) priemonė turi aptikti juoduosius ir spalvotuosius metalus;
- c) detektoriaus vija turi būti suprojektuota taip, kad lengvai galėtų tiksliai nurodyti aptikto metalo buvimo vietą;
- d) detektorius turi turėti garsinius ir (arba) matomus pavojaus signalo daviklius.

### 13.2. Rentgeno įrangos standartai ir išbandymo procedūros

#### 1. Taikymas

##### a) Įranga

Šie reikalavimai ir rekomendacijos rentgeno įrangai galioja visai rentgeno spindulių principu veikiančiai tikrinimo įrangai, kuri rodo operatoriui interpretuoti skirtą vaizdą. Šiai įrangai priskiriama įprastinė rentgeno įranga, taip pat rodomo režimu veikiančios EDS arba EDDS sistemos.

##### b) Daiktai

Šie reikalavimai ir rekomendacijos rentgeno įrangai galioja ir visiems tikrinamiems daiktams, nepriklausomai nuo jų rūšies ir dydžio. Kiekvienas į orlaivį pakraunamas daiktas, jei tik jį reikia patikrinti, tikrinamas pagal šiame priede pateiktus standartus.

#### 2. Eksploatacinėms savybėms keliami reikalavimai

##### a) Saugumas

Rentgeno įranga užtikrina būtiną aptikimo laipsnį, kuris matuojamas skyra, skvarba ir gebėjimu atskirti, kad į orlaivį nebūtų atsinešama draudžiamų daiktų.

##### b) Išbandymai

Eksploatacinės savybės tikrinamos pagal tam tikras išbandymo procedūras.

##### c) Valdymo reikalavimai

Rentgeno įranga turi parodyti visą kiekvieno tunelyje esančio daikto atvaizdą. Ji negali nukirsti kampų.

Rodomo daikto atvaizdo iškraipymas turi būti minimalus.

Ant mechanizmo juostos turi būti pažymėtos vietos, kur reikia statyti daiktus, kad būtų galima matyti optimalų atvaizdą.

Kontrastinė scheminė nuotrauka: rentgeno įranga turi sugebėti parodyti pilkumo lygių grupes (nuskaityti (skenuoti) siauresniu diapazonu).

Bet kurios apžiūros daikto dalies atvaizdas ekrane turi būti rodomas ne mažiau kaip 5 sekundes. Be to, operatorius turi turėti galimybę sustabdyti juostą, o prireikus atlikti papildomą apžiūrą – grąžinti juostą atgal.

Ekrano dydis: monitoriaus ekrano dydis turi būti pakankamas, kad operatorius galėtų patogiai dirbti (paprastai 14 ir daugiau colių skersmens).

Ekrano charakteristikos: ekranas turi būti nemirgantis, turėti ne mažiau kaip 800 linijų (paprastai 1024 × 1024 taškelių, t. y. didelės skyros monitoriai).

Naudojant du monitorius, vienas turi būti tik vienspalvis.

Rentgeno įranga turi vizualiai parodyti daiktus, per kuriuos jos spinduliai negali prasiskverbti.

Rentgeno įranga turi peršviesti ir organines, ir neorganines medžiagas.

Sistema turi automatiškai signalizuoti apie pastebėtą pavojų, kad palengvintų operatoriaus darbą.

#### 3. Priežiūra

Draudžiama be leidimo atlikti kokius nors pakeitimus, įskaitant techninę priežiūrą ir remontą. Draudžiama keisti mechanizmo kompiuterių ar programinę įrangą iš anksto neįsitikinus, kad pakeitimai neturės neigiamo poveikio vaizdo kokybei.

Draudžiama keisti juostos medžiagos sudėtį, iš anksto neįsitikinus, kad tai nepakenks vaizdo kokybei.

Jei techninė priežiūra ar atnaujinimas atliekamas naudojant modemą, prisijungimą reikia kontroliuoti ir prižiūrėti.

*Priedas***Draudžiamų daiktų klasifikavimo rekomendacijos**

Čia pateikiamos rekomendacijos dėl ginklų ir draudžiamų daiktų galimų pavidalų, tačiau vertinant, ar daiktą galima panaudoti kaip ginklą, reikia vadovautis sveiku protu.

- i) Šaunamieji ginklai: bet koks ginklas, iš kurio galima iššauti, panaudojant sproginimo arba suspausto oro ar dujų jėgą, įskaitant startinius ir signalinių raketų pistoletus.
- ii) Peiliai ir pjauti skirti įrankiai: įskaitant kardus, kalavijus, kartono pjaustytuvus, medžioklinius peilius, suvenyrinius peilius, kovos menų įrankius, profesionalų įrankius ir kitus peilius, kurių geležtės ilgis yra 6 cm arba daugiau, ir (arba) peilius, kuriuos draudžiama naudoti pagal vietinius teisės aktus.
- iii) Vėzdai: kuokos, lazdos, beisbolo lazdos ir kiti panašūs įrankiai.
- iv) Sprogmenys, šaudmenys, degūs skysčiai, korozinės medžiagos: visi sprogstamieji ar padegamieji komponentai, kurie patys arba naudojant su kitais daiktais gali sukelti sproginimą arba gaisrą. Šiai grupei priklauso sprogstamosios medžiagos, sprogdinamieji užtaisai, fejerverkai, benzinai, kiti degūs skysčiai, šaudmenys ir t. t. arba bet kokie šių daiktų deriniai. Šiai grupei taip pat priklauso visos korozinės ir nuodingosios medžiagos, įskaitant dujas (suspaustas ir nesuspaustas).
- v) Išvedimo iš rikiuotės ar suluošinimo priemonės: visos ašarinės dujos, aerozoliai ir į juos panašūs chemikalai ir dujos, esantys pistoletuose, kanistruose ar kituose konteineriuose, taip pat kitos išvedimo iš rikiuotės priemonės, tokios, kaip apsvaiginimo arba trenkimo elektra prietaisai.
- vi) Kiti daiktai: tokie daiktai, kaip ledo kirtikliai, alpenštokai, tiesūs skustuvai, ilgos žirkklės, kiti daiktai, kurie, nors paprastai ir nelaikomi mirtiniais ar pavojingais ginklais, gali būti panaudoti kaip ginklai, įskaitant žaislinius arba netikrus ginklus ir granatas.
- vii) Visi daiktai, leidžiantys įtarti, kad juos galima panaudoti mirtinam ginklui simuliuoti: šiems daiktams priskiriami į sprogmenis panašūs daiktai arba kiti į ginklą ar pavojingą daiktą panašūs prietaisai (bet ne vien tik jie).
- viii) Cheminio arba biologinio puolimo daiktai ir medžiagos:

Cheminėmis arba biologinėmis atakomis vadinamas cheminių ar biologinių medžiagų panaudojimas neteisėtiems veiksams atlikti. Tokioms draudžiamoms cheminėms ir biologinėms medžiagoms priklauso sieros dujos, vx., chloras, zarinas, vandenilio cianidas bei juodligės, botulizmo, raupų, tuliearemijos ir virusinės hemoragijos šiltinės (*v.h.f.*) bakterijos.

Aptikus cheminės ar bakteriologinės medžiagos pobūdžio daiktą arba kilus įtarimams, kad daiktas yra tokio pobūdžio, reikia nedelsiant pranešti oro uosto administracijai, policijai, karinei ar kitai valdžios institucijai ir išnešti tą daiktą iš terminalo visuomeninės paskirties zonų.